



Departamento de Economía Aplicada
Universidad de La Laguna

PRINCIPALES CUESTIONES SOBRE EL INFORME APORTADO POR EL GOBIERNO DE CANARIAS SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE GRANADILLA (JULIO 2002)

1. Para valorar adecuadamente dicho Informe, es necesario mostrar previamente los resultados del “Estudio de mercado del nuevo Puerto de Granadilla”, realizado en 1997, por encargo de la Autoridad Portuaria, relativos a la **CAPTACIÓN DE TRAFICO**.

2. El estudio de mercado reconoce textualmente que:

- A) “el desarrollo de puertos basados en el transhipment puede ser extremadamente volátil (...) no existe en absoluto cautividad de tráficos y el mantenimiento de los alcanzados exige una apuesta continuada por la competitividad puesto que otros puertos pugnan por entrar en ese mercado ofreciendo semejantes, o mejores, niveles de instalaciones portuarias, facilidades operativas u otras condiciones que añadan valor a la cadena logística” (p. 35).
- B) “La actividad de las grandes navieras en Tenerife es, por ahora, bastante reducida” (p.35).
- C) “existe, en estos momentos, un mercado estimable en 300.000 TEUS/año (...) aunque hay otros puertos que también han puesto en él sus miras: Las Palmas, Algeciras, Agadir, Tánger, etc” (p.41).
- D) “También en Portugal se proyectan inversiones para este tipo de mercado, la construcción del Puerto de Sines, con capacidad de 1,3 millones de TEUs (p.42).
- E) “La posibilidad de conseguir captar este mercado dependerá de las negociaciones que se mantengan con las compañías navieras” (p.42).
- F) Las previsiones de tráfico portuario se realizan para dos escenarios:
 - F.1) “incremento del PIB provincial del 2 % anual acumulativo y aumento del número de pernoctaciones del 2,5 % anual acumulativo” (p.53).
 - F.2) “crecimiento, tanto del PIB provincial como del número de pernoctaciones, del 3,5 % en el periodo 1997-2005, con una disminución lineal hasta el 2 % en el año 2013 y el mantenimiento de esta tasa (2 %) hasta el año 2025” (p.54).
- G) Finalmente, la **ENCUESTA A USUARIOS POTENCIALES** muestra que la mayoría de los usuarios considera que las instalaciones del Puerto de Santa Cruz son aceptables y muestran su desinterés por trasladarse al Nuevo Puerto de Granadilla, págs. 73-107.

3. COMENTARIOS AL ESTUDIO DE MERCADO

3.1. El estudio de mercado reconoce de manera muy clara que la captación de tráfico de **trasbordo** depende de: A) las negociaciones con las navieras y B) de la competencia con otros puertos. Por lo que no se puede estimar previamente.

3.2. Si lo anterior está claro, ¿Cómo se calcula el tráfico previsto de **trasbordo**?

A) Este es el **error más grave** del Estudio de Mercado puesto que afirma claramente que las estimaciones de tráfico dependen del crecimiento del PIB y de la actividad turística.

B) Pero el tráfico de **trasbordo** nunca puede depender de la actividad económica de Tenerife.

C) El Estudio de Mercado calcula estimaciones del tráfico de **mercancías**, que sí depende de la actividad económica de Tenerife, pero no estima el tráfico de **trasbordo** que es la supuesta justificación de la construcción del Puerto de Granadilla.

D) En resumen, el tráfico estimado no tiene nada que ver con el objetivo del Puerto de Granadilla, lo que invalida toda la argumentación.

E) Además, las estimaciones de crecimiento en el tráfico de mercancías, que se hacen depender del crecimiento del PIB y del crecimiento del turismo (pernoctaciones), realizadas en 1997 se contradicen con las decisiones más recientes del Gobierno de Canarias. Concretamente, se contradicen con la "Ley 6/2001 de 23 de Julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias" que "pretende reducir la oferta alojativa" y con la "Ley 19/2003 de 14 de Abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias" que en su Disposición Transitoria, Segunda, 1.b) indica que "Durante el primer trienio a partir de la entrada en vigor de la siguiente Ley (...) no se admitirá crecimiento de la capacidad alojativa en la isla de Tenerife".

Aunque en el punto 3 de dicha Disposición indica que "Excepcionalmente, durante el primer trienio y por razones de interés general, podrán otorgarse autorizaciones previas para proyectos turísticos (...) En ningún caso la capacidad alojativa del conjunto de los proyectos podrá superar las 3.600 plazas por año".

4. COMENTARIOS AL INFORME DEL GOBIERNO DE CANARIAS

4.1. A pesar de lo anterior, el Análisis de Valoración socioeconómica del proyecto de Construcción del nuevo Puerto Industrial en Granadilla de Abona, aportado por el Gobierno de Canarias, (Julio 2002):

4.1.A. Ignora completamente la cuestión clave de la volatilidad del tráfico.

4.1.B. Ignora la gravísima confusión entre tráfico de mercancías y transshipment.

4.1.C. Por lo tanto, los cálculos no tienen ningún fundamento y sólo sirven para descalificar al proyecto.

5. METODOLOGÍA ANÁLISIS COSTE BENEFICIO, FINANCIERO Y SOCIAL.

El Informe aportado por el Gobierno de Canarias, (Julio 2002):

- No explica la metodología seguida para calcular los Ingresos Corrientes.
- No explica la metodología seguida para calcular los Gastos Corrientes.
- No explica cómo calcula los índices de Rentabilidad Financiera.
- No explica cómo calcula los índices de Rentabilidad Económica.
- No explica cómo calcula los índices de Rentabilidad Social.
- No explica cómo calcula el número de empleos que se va a crear.
- No explica cómo calcula el impacto positivo durante la construcción.

En consecuencia, no se puede comprobar la fiabilidad de dichos cálculos.

6.ALTERNATIVAS. El Informe aportado por el Gobierno de Canarias, sólo encuentra limitaciones a la ampliación del Puerto de Santa Cruz, ignorando completamente el Informe del Profesor del Departamento de Ingeniería Marítima de la Universidad de La Laguna, Pedro Anatael Meneses, en el que se demuestra la viabilidad técnica y económica de dicha ampliación a un coste mucho más bajo que el del Puerto de Granadilla.

7. CONCLUSIONES

7.1. La confusión que muestra el Estudio de Mercado entre tráfico de mercancías y transhipment invalida las estimaciones realizadas.

7.2. Puesto que el Informe aportado por el Gobierno de Canarias se basa en las Estimaciones del Estudio de Mercado, queda completamente invalidado.

7.3. Además, el Informe aportado por el Gobierno de Canarias carece de fundamento metodológico al no explicar cómo calcula los diferentes indicadores de rentabilidad.

7.4. El Informe aportado por el Gobierno de Canarias en Julio de 2002, contradice la Ley 19/2003, de 14 de Abril, al limitar esta Ley el crecimiento turístico que, en parte, es utilizado para justificar la necesidad del Puerto de Granadilla.

7.5. Da la impresión de que ambos estudios son claramente justificatorios de una solución tomada de antemano sin el debate público ni la transparencia adecuada para considerar otras opciones alternativas.

7.6. Me preocupa profundamente que la Unión Europea pueda aceptar como válidos estos trabajos tan deficientes, máxime cuando los recursos monetarios solicitados son tan elevados y cuando se supone que un gobierno autonómico como el de Canarias debe dar ejemplo de solidez argumentativa económica en nombre de la eficiencia y de la equidad.

La Laguna, 27 de Enero de 2004

Federico Aguilera Klink
Catedrático de Economía Aplicada

